

## 北陸新幹線の建設促進に関する決議

近年、地震や台風、記録的豪雨など、甚大な被害をもたらす自然災害が頻発している。東日本大震災をはじめ、令和6年能登半島地震や令和元年東日本台風などによる災害は、我が国に未曾有の被害をもたらす日本全体に大きな影響を及ぼした。国を挙げて復旧・復興に取り組むとともに、我が国の大動脈である太平洋側において将来高い確率で南海トラフ地震や自然災害の発生が予測される中、災害に強い強靱な国土づくりが急務である。

災害などの緊急時における交通を確保するため、現行の太平洋側中心の高速交通網の代替補完機能を日本海側に形成し、日本海国土軸を確固たるものとする必要がある。

北陸新幹線は、東海道新幹線の代替補完機能を有し、国土の均衡ある発展に必要不可欠な国家プロジェクトであるとともに、日本経済の再生、地方創生の推進、地域経済の活性化に極めて大きな効果をもたらすことが、令和6年3月に開業した金沢・敦賀間の利用状況からも明らかであることから、東京・大阪間の全線を早期に整備する必要がある。

しかしながら、敦賀・新大阪間においては、令和2年12月に国土交通大臣が、与党P Tの「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するもの」との決議の内容を重く受け止め、「着工5条件の早期解決を図る」としたにもかかわらず、令和5年度当初の着工が見送られ、未だ認可に至っていない状況である。

このような中、国においては、令和6年8月に開催された与党P Tにおいて、京都駅周辺の詳細ルート3案や、工期の長期化、さらには建設費の増額など、具体的な内容を示すとともに、令和7年度の概算要求に事項要求として敦賀・新大阪間の着工費用を盛り込むなど、一定の前進が図られたところである。今後は一日も早い着工に向け、着工5条件をはじめとする諸問題解決への取組を進めていかなければならない。

地方への経済波及効果が大きく、投資効果に優れている北陸新幹線の早期整備は、沿線地域の発展のみでなく、地方創生の推進や日本経済の再生のためにも必要不可欠な事業であり、国土強靱化を踏まえ、国が責任を持って推進すべきである。

ついては、北信越地域の住民の長年にわたる切実な悲願である、北陸新幹線の全線整備が一日も早く実現するよう、下記事項について強く要望する。

## 記

- 1 災害に強い国土づくり、東海道新幹線の代替補完機能の重要性に鑑み、敦賀・新大阪間について、早期に着工5条件の解決を図るとともに認可・着工を行うほか、長期化が見込まれる工期については最大限短縮し、一日も早い大阪までの全線整備を図ること。
- 2 敦賀・新大阪間の整備促進のため、公共事業費の重点配分、貸付料の前倒し活用や算定期間の延長、従来の整備スキームの見直しを行うこと。  
また、地方負担については、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないように、適切な財源措置を講じること。
- 3 北陸新幹線の利便性を向上させるため、首都圏、関西・中京圏、北陸・信越圏との円滑な流動性も含め、沿線各駅における利用しやすいダイヤや停車本数、料金の設定など、さらなる充実を図ること。
- 4 並行在来線の支援については、JRからの協力・支援のあり方や貸付料の活用、貨物調整金制度の見直しなどの財源確保の方策を含めた運営支援の新たな仕組みを早急に構築するとともに、設備投資に係る補助制度の拡充や予算枠の確保など、施策の充実を図ること。

以上 決議する。

令和6年10月11日

第185回北信越市長会総会